

613688

D I F E S A
DELLA
C I T T A' E P O R T I
D I B R I N D I S I
DI
G. M.



N A P O L I 1831
Nel Gabinetto Bibliografico e Tipografico

3

O^r che la munificenza Reale di FERDINANDO SECONDO, seguendo le vestigie del suo Augusto Genitore e dell' immortale FERDINANDO PRIMO, che tutti piangiamo, si è saggiamente determinata a migliorare con le opere pubbliche la sorte de' suoi popoli, non mai efficacemente ristaurata dalle politiche vicende di venti secoli, e che a tal fine vuole che siano impiegati i fondi delle rispettive provincie non solo, ma benanche vuole che si prendano i fondi dal Tesoro Reale onde in varj punti del regno tali opere siano energicamente promosse e compiute; dubbio non v' ha che la Sovrana Intelligenza intenda di presceglie quelle che siano dalla urgenza accompagnate, ed ove questa urgente necessità non abbia luogo, l' utilità maggiore o minore dar dee la regola agli esecutori delle volontà Sovrane per preferire le più utili alle meno utili.

Il Direttore delle Acque e Foreste, in un rapporto generale pubblicato nel 1827, ha fatto rapido e ben inteso catalogo di tutte le opere pubbliche necessarie o

1

utili a ciascheduna provincia del nostro Regno, ma non ha classificato l'urgenza di alcune in paragone dell'altre, e molto meno ha distinto la maggiore o minore utilità di ciascheduna di esse. Non già ch'egli mancasse del genio e delle notizie per ben eseguire tale classificazione, ma perchè tutto non può farsi in un atto, e perchè dovendosi perfezionare le opere incominciate, e non avendosi mezzi sufficienti, inutile era l'esame di tutte le opere pubbliche per conoscere quali siano di assoluta necessità e della maggiore urgenza, e quali con questa qualità o senza, per la loro grande utilità siano preferibili alle altre.

Assordato il Consiglio Provinciale e quello de' Pontì e Strade da' maneggi e dalle grida de' ricchi e prosperosi Gallipolini, i quali al pari di tutte le Città marittime della Puglia, dicono » che se avesser un porto » Napoli sarebbe morto » avendo fatto valere il traffico dell'olio di quella Città, ch'è senza dubbio più grande di quello che siasi in Brindisi o in Taranto, e trovato nel cuore dell'Ispettore de' porti dell'Adriatico segreto ed onesto appoggio, dicesi che abbiano proposto che a spese della Provincia di Lecce si costruisca un porto in Gallipoli. L'onesto segreto appoggio rinvenuto nella persona del cennato illustre architetto deriva dal-

la premura ch' egli ha di costruire un porto a moli traforati, che ei crede dover essere libero dagli interrimenti ; e capace nel tempo istesso di mantenere in sicura calma i legni che vi si ricoverano. Questa opinione , dimostrata con argomenti archeologici più che con fatti e con dimostrazioni ad uso di arte , gli fece proporre fin dal 1815 al dotto pubblico europeo in due discorsi stampati i suoi divisamenti ; e poi nel 1827 propose al Governo di ricostruirsi gli archi tra' piloni del porto di Pozzuoli , senza dubbio per avere il piacere , se l' affare riusciva , di riformare l' uso generale della costruzione de' porti , e rivendicare , secondo la stessa opinione di lui , il saggio inagistero de' nostri più remoti antenati e de' greci , che usarono i moli a traforo perchè utili, e non i continui perchè dannosi per l' interrimento che producono.

L' opinione e le teorie che si propongono nella costruzione de' porti di simil fatta si leggono in un volume in folio sotto il titolo » Tre discorsi , ecc. , e la Direzione de' Ponti e Strade fin dal 1827 avea già sposato le idee dell' Ispettore , e fatto il piano del nuovo porto in Gallipoli , cui sarebbero necessari 20 piloni , com' è esposto nel sopra riferito rapporto generale. Si aggiunga a questa inclinazione per se stessa lodevole ,

ed a questi lavori, quell' avversione naturale che tutti abbiamo al mefitismo, e che hanno fortemente i subalterni locali della Direzione de' Ponti e Strade, più, la differenza tra una Città ricca e salubre in paragone della desolata Brindisi, ed avremo tutte le cause riunite, onde si è deciso di costruire un porto a trafori in Gallipoli, obliando la città ed il porto di Brindisi.

Nati in Brindisi, ed incaricati da quella Città a rassegnare a' piedi del Real Trono le sue umilissime preghiere, noi brevemente esporremo i pregi singolarissimi delli porti di lei, ed i rapporti statistici, commerciali e politici di quella Città e di quel distretto, con tutta la Provincia e col Regno, dai quali chiaramente apparirà, che a spese di quella Provincia la ristaurazione della Città e porto di Brindisi debba precedere, ed esser preferita a qualunque altra, e specialmente alla costruzione del novello porto in Gallipoli; e da tal paragone, come mi lusingo, resterà ancora dimostrato che l' urgenza, l' utilità della provincia, i grandi interessi politici e militari del Regno, e la gloria di Sua Maestà altamente reclamano, che sia intrapresa e compiuta a preferenza la ristaurazione della Città e de' porti di Brindisi.

Il tarlo distruttore della prosperità e ricchezza del

Regno in ciascheduna delle sue provincie è certamente l'aria delle paludi. *Thouvenel* nella sua opera » *Traité sur le climat de l'Italie, considéré sous ses rapports physiques, météorologiques, médicaux, ec.* rileva che per questa cagione le varie parti d'Italia infette dal mefitismo delle paludi veggono perire in ogni anno di febbri intermittenti e perniciose 40 mila uomini in circa; di qual numero se la metà almeno a noi si convenga, resta dimostrato dall'estensione delle nostre terre paludose relativamente a quelle dello Stato Romano e della Toscana. Ma, oltre la morte che distrugge le nostre popolazioni, evvi a contare il numero maggiore di coloro che non perdendo in pochi giorni miseramente la vita, afflitti lungamente dalle febbri intermittenti, traggono gran parte dell'anno nella più orribil miseria, e restano inetti ad ogni fatica, ed anche poco abili alla generazione ¹.

¹ *Rapport fait à l'Académie R. des Sc. par M. M. Cuvier, Fourier, Coqueret, le 4 Mai 1829.* » riportato nell' *Esculapio*, o *Giornale Medico Napoletano* N.º 42, Giugno 1830, pag. 369. Nella azione delle qualità deleterie dell'aria il Signor Villermè trova la cagione principale del minimum de' concepimenti: e dalle tavole di nascita che ha raccolte ha rilevato, che tutte le contrade paludose si fan notare pel piccolo numero de' concepimenti alle epoche in cui le paludi versano

La perdita di 20 mila uomini e la mala salute di un doppio numero di essi cade quasi tutta su i campagnuoli, cioè sopra la classe degli uomini i più utili e necessarj all'agricoltura ed alla pastorizia, che sono le basi fondamentali della sussistenza e ricchezza d'ogni popolo, ma specialmente del nostro, che la Divina Provvidenza ha voluto, a preferenza del resto d'Europa, arricchire con ogni genere di fecondissime terre, e con una dolcezza e varietà di clima singolare, che da queste sole arti primitive ben potrebbe nutrirsi un doppio numero di abitanti, come ne' tempi antichi avveniva. Ed ove esiste questa cagione ferale di morte e di miseria? Nelle nostre più feconde e spaziose pianure, che prima rigurgitavano di famose e celebri Città', ed ora sono desolate e deserte.

Questo flagello riguardo alla provincia di Lecce è sensibilissimo sopra tutta la costa che da Monopoli per 90 miglia di lunghezza giunge ad Otranto, e men rovinoso, ma pur sensibile, è sulla costa del Jonio da Nardò fino a Taranto. Questa stessa Città, ed i suoi contorni sono non di rado grandemente ancor essi

nell'atmosfera i pestiferi miasmi, val dire nell'autunno. Quindi le paludi spopolano i paesi tanto per le malattie e morte che vi producono, quanto attaccando il principio della fecondità.

afflitti da epidemie contagiose, e solo quella piccola costa che da Castro si estende a Gallipoli e Nardò, e la regione mediterranea che si spande tra Gallipoli e Lecce, è esente dal miasma delle paludi. Ed Otranto si trova presso a poco nelle stesse circostanze di Brindisi; ed il lago detto la Limina, unico lago di quella provincia, infetta buona parte del distretto di Lecce.

Ma tra tutt' i paesi della Provincia istessa, quello che frequentissimamente ne viene attaccato e quasi distrutto, è certamente Brindisi. In effetto nel 1827 il numero de' morti di questa Città, sopra una popolazione di 6 mila anime fu di 641, e nel 1828 furono 612, val quanto dire più del decimo della sua popolazione. Nel 1829 i morti furono 484, nel 1830, sino a tutto il mese di novembre, 586; nell'atto che i nati nel 1827 non furono che 297, nel 1828, 251, nel 1829, 270, e nel 1830, 299. Da questi dati si rileva che la popolazione di Brindisi in quattro anni ha perduto 2313 abitanti, e non ve ne sono nati che 1117, cioè meno della metà dei morti. Proseguendo quindi l'indifferenza di quelli amministratori a tener occulta all'illuminato nostro Governo la posizione disgraziata

di quella città, tra 15 anni al più sarà interamente desolata a deserta.

Nè da questo flagello sono interamente esenti Ostuni, Carovigno, S. Vito e l' istessa Mesagne, ove in alcuni anni ed allo spirar di certi venti estivi giungono i vapori micidiali delle paludi, e producono numerose mortalità.

Se la popolazione è la prima ricchezza di uno stato, se la popolazione forma la base della potenza de' Regni, come unanimamente insegnano tutti gli economisti, se fra tutti gli esseri l' uomo è più utile all' uomo, al dire del nostro Illustre Marchese Palmieri (*Riflessioni sulla pubblica felicità pag. 5.*), il veder perire ad occhi asciutti la popolazione di Brindisi, il non liberarla dall' aria mefitica delle paludi sarebbe segno di grande oscitanza, o di grande ignoranza ne' nostri amministratori; ed il metterla in istato di vivere, e di viver bene e moltiplicarsi, è la prima cura di un Governo saggio come il nostro, ove sia istruito delle circostanze del suo territorio, e de' bisogni delle sue popolazioni.

E chi puol dubitare che al tenero e paterno cuore di FERDINANDO SECONDO possa piacer la rovina e la morte di alcuno de' suoi sudditi, nonchè di mol-

tissimi, ov' Egli col suo benefico potente braccio potesse conservarli in vita e vederli moltiplicare? La Religione di Lui, la Cristiana pietà, non che la somma Intelligenza de' veri modi di regnare, de' quali, benchè giovanetto, ne sta dando grandi e sapientissimi segni, ne assicurano ch'Egli a preferenza desidera, dalle sue istituzioni principalmente, e da' suoi Ministri, che la vita, la salute e la moltiplicazione degli uomini siano il primo oggetto delle loro cure, e delle opere pubbliche.

Queste evidenti verità dritto ne menano a dimostrare, che rapporto alla Provincia di Lecce, la prima opera pubblica che dovrebbe intraprendersi, sia il liberare dal mefitismo delle paludi Brindisi ed i suoi celebri porti, e poi le altre parti della Provincia che pur ne soffrono. Imperocchè in una costa di 90 miglia, qual è quella accennata tra Monopoli ed Otranto, ove non v'è altra popolazione o altro punto abitato fuori di questa Città ², chi non vede che il lasciarla perire sarebbe gravissimo e madornale poli-

² Anticamente, oltre Brindisi, in quella costa esistevano Egnasia da un lato e Valeso dall'altro: or, se ne veggono solo i considerevoli ruderi, e tutto è deserto.

tico errore? E perendo quella Città non solo ne soffrirebbe l'intera Provincia, ma il Regno istesso si andrebbe a privare delle più grandi risorser, che quella Città ed i suoi porti potrebbero arrecare, massime nel nuovo ordine di cose, che va succedendo nella Grecia e nelle regioni orientali, come ve li arrecarono sino a che l'Egitto, Costantinopoli e la Grecia non caddero sotto la barbarie musulmana.

Brindisi è una Città la quale nel suo perimetro, a metà cinto da mura, potrebbe contenere 30 mila abitanti. Possiede un territorio fertilissimo di 60 mila tomoli ³, ed atto ai cereali di ogni genere, all'olivo, alla vite, al tabacco, a' melloni, ai legumi alle piante tigiose, al cotone, agli alberi di frutta e da bosco; e di questo vasto terreno appena la decima parte se ne vede malamente coltivata per la mancanza di agricoltori, la quale è sì grande, che nè la messe, nè la vendemmia, nè la raccolta delle olive si potrebbero portare a fine in quel distretto, se delle torme di faticatori non vi andassero in ajuto dal così

³ Brundisini, dice Strabone nel Lib. VI. *terram autem Tarentinis meliorum habent. Illa enim tenuis quidem, cacterum fructuum bonitate praeexcellens, nam et mel ejus et velleris vehementer laudantur.* Ogni tomolo è di 50 passi quadrati, vale a dire che il tomolo di Brindisi è quasi tre volte più grande del moggio napoletano.

detto Capo di Lecce. Tanto scarsa è la popolazione di Brindisi e de' suoi contorni!

Quali ricchezze non dovremmo attendere pel Tesoro Reale, quale abbondanza per la Provincia, se tutto quel latifondio venisse coltivato? Nello stato attuale miserabilissimo Brindisi, paga al Tesoro 10 mila ducati annui per l'imposizione fondiaria, e le Dogane, non ostante la decadenza del porto, in questo anno, fino alla prima decade di Agosto, han dato 90 mila ducati. Quando non si volesse prendere cura di quella Città e della vita de' suoi cittadini per i principj d'una sana politica e della morale, se ne dovrebbe tenere gran conto per l'utile che reca allo stato, il quale andrà perdendo una rendita così speciosa, come andrà perendo quell'abbandonata Città. E perdendosi questo paese si perderà ancora l'unico porto militare e commerciante, che si abbia nel Regno.

È nota la celebrità e grandiosità de' suoi porti: non vi è scrittore classico della Storia Romana, che non esponga i meriti singolari de' porti di Brindisi. Strabone parlando del porto di Brindisi così si esprime: *In primis etiam Brundusii portus sua excellentia praestat. Multi enim ore uno portus includuntur, qui nulla fluctuum agitatione turbantur, cum*

interni sinus excipiant, ut forma ipsa cervi cornibus simillima sit, unde et nomen inditum sit Caeterum Tarentinis portus non omnino undarum motibus caret, cum se se pandat, et interiorius occulta sub undis saxa quaedam contineat . E Graecia praeterea navigantibus atque Asia longe rectior Brundisium est navigatio. Itaque omnes quibus propositum est iter Romam, huc applicant ⁴.

⁴ Plin. Lib. VI. cap. XI., così loda Brindisi

Brundisium in primis Italiae portu nobile

Ennio presso Gellio

Brundisium pulchro praecinctum praepete portum.

Galateo de situ Japigiae

Portus toto terrarum orbe notissimus, unde natum est proverbium, tres esse in Orbe portus Junii, Julii, et Brundisii.

L' istesso autore in a. b.

Interior portus turribus, et catena clauditur: exteriorem hinc, atque hinc scopuli, insuloque obiectus protegit: videtur ludentis ac providae naturae sagaci industria factus.

Lucano poi 2. Fars. 1. scrisse di Brindisi

Brundisii tutas concedit Magnus in arces.

Urbs est Dictaeis olim possessa colonis.

Quos Creta profugos vexere per aequora puppes

Cecropiae victum mentitis Thesaea velis.

Hanc latus angustum jam se cogentis in arcum

Gli scrittori de' bassi tempi ancora ne descrivono i singolari pregi, e l'attitudine a mantenere numerosa flotta da guerra ed immenso numero di legni mercantili. Sicuri que' porti dalle tempeste e dalle così dette traversie, difesi da qualunque ostile sorpresa da una grandiosa fortezza ⁵, possiede ancora

*Hesperiae, tenuem producit in aequora linguam,
 Hadriacas flexis claudit quae cornibus aequor
 Nec tamen hoc artis immisum faucibus aequor
 Portus erat, si non violentos insula Coros
 Exeiperet saxis, lassasque refunderet undas.
 Hinc illinc montes scopulosae rupis aperto
 Opposuit natura mari; fluctusque removit,
 Ut tremulo starent contentae fune carinae.
 Hinc late patet omne fretum, seu vela ferantur
 In portus, Corcyra, tuos, seu laeva petatur,
 Illyris Ionias vergens Epidamnus in undas.
 Huc fuga nautarum, cum totas Hadria vires
 Movit, et in nubes abiit Ceraunia, cumque
 Spumoso Calaber perfunditur aequore Sason.*

E Giulio Cesare Scaligero

*At non Brundisium praecinctum praepete portum
 Aequat in offensis ulla carina vadis.
 Jam liceat reliquis peregrina condere puppes
 Intiiae at statio vera sit una tua.*

⁵ Alfonso d' Aragona, Duca di Calabria, primogenito del Re Ferdinando, fece edificare su quest' isola una torre quadrata, e però fu no-

un' isoletta contigua; ove si fa la contumacia lorda, e presenta facile accesso e recesso con quasi tutt' i venti a' bastimenti, che van cercando di mettersi in salvo dalle tempeste dell' Adriatico, o che vogliono sortirne, sia per traffico, sia per sorprendere i nemici, che fuori di Brindisi non trovano alcun asilo sicuro in tutta l' espansione dell' Adriatico, nè dalla costa del Regno, nè da quella della opposta Albania.

Finalmente quei porti presentano acque potabili ne' loro lidi, che Plinio dichiara incorruttibili nella navigazione.

Queste singolari qualità di que' porti indussero i Romani a celebrarne la conquista, facendo de' sagrifizj alla Dea Pale ed innalzandole un Tempio, a terminarvi la via Appia, ed a stabilirvi la loro flot-

minata torre Alfonsina. A questa torre si aggiunsero in seguito sotto Filippo II. d' Austria l' anno 1583 le fortificazioni ch' esistono, il che rilevasi da una iscrizione che nella medesima fu apposta — Sotto Alfonso, dopo tante distruzioni e rovine sofferte da Brindisi nelle guerre civili e sociali, nell' invasione de' Barbari del Nord e de' Saraceni, nelle conquiste e nelle guerre de' Normanni, degli Svevi, degli Angioini e degli Aragonesi, e prima de' tremuoti, che interamente la rovinarono e danneggiarono ne' Secoli XV. e XVIII., questa Città era tassata per tremila fuochi, cioè per quindicimila abitanti.

ta: e da quel porto partirono i conquistatori della Grecia e dell'Asia, da quel porto si sciolsero le vele de' Normanni, degli Svevi e degli Angioini, e della maggior parte de' Crocesegnati a danni dell'Oriente. E da quel porto partirono, ed a quel porto sbarcarono tutti i più illustri Romani che ritornavano dalla Grecia e dall'Asia ⁶.

E tanta frequenza non dall'uso fu introdotta, ma dall'esperienza derivava; perocchè, come attesta Strabone, in Brindisi si veniva più celereamente dalla Grecia e dall'Asia, ancorchè la costa del Jonio e

⁶ Pignonati dice che Carlo II. d'Angiò fece il canale di comunicazione de' due porti, sulla autorità di D. Ortensio de Leo, il quale deduceva ciò da una iscrizione, che non parla affatto di novità nella foce, ma solo di avere quel Re edificato due torrette per impedirne l'ingresso. L'iscrizione è la seguente

Exultans Brundam fundavit me super undam.

Re: Carolus mundus fulgens pietate secundus.

Può stare mai che si parlasse di due piccole torri erette su quel canale, o si tacesse dell'opera più grande ed essenziale della costruzione dello stesso canale? E s'era ostrutto quel canale a' tempi di Carlo d'Angiò, come si fecero le spedizioni da quel porto sotto Carlo I. d'Angiò? Antonio Galateo avrebbe ignorato nel XV^o. secolo ciocchè s'era fatto da Carlo II. d'Angiò? E narrando la rovina di quella foce, l'avrebbe mai attribuito soltanto alla nave carica di enormi sassi sommersa dal Principe di Taranto!

d'Otranto si presenti assai prima di Brindisi a coloro che da quelle parti vengono . E per questa stessa ragione nella guerra da poco cessata di Grecia , i Francesi e gl' Inglesi stabilirono in Brindisi il centro delle loro corrispondenze con la Morea e con le Isole Jonie, finchè non ebbero i battelli a vapore stanziati in Ancona. Quali ricchezze non dovea percepirne Roma, qual prosperità non dovea risentirne la Provincia dalla frequenza di tante flotte, che i tesori, le derrate, le manifatture ed i monumenti di belle arti vi recavano per abbellirne la vincitrice Capitale del mondo?

E non avendo noi nel Regno, specialmente sull' Adriatico, altro porto militare e commerciante, al tempo stesso sicuro dalle tempeste, ora più di tutto che la Grecia, mercè gli sforzi umanissimi de' più potenti monarchi d' Europa, andrà a ricevere nuova vita; or che l'Impero Ottomano, l'Egitto e le coste di Africa, sinora negate alla civilizzazione Europea ed alle arti primitive e produttrici, a queste inclinano, abbandonando la pirateria; noi vedremo nel Secolo XIX. sotto di un Re Pio, Clemente, Saviissimo perire Brindisi, ed abbandonare l' unico porto militare grandioso e celeberrimo che abbiamo nel Regno?

È tale l'abbandono in cui è lasciata quella Città, che ad onta delle frequenti epidemie che in breve la distruggeranno, nulla si è fatto per minorarne il mefisismo; nell'atto che vi si gettano dal 1829, 2000 ducati annui per mantenere alquanto profonde le acque nel canale. I fondi assegnati per la verità furono duemila ducati annui, ma da quell'epoca in fino ad ora soltanto 2500 se ne sono pagati. E questo debole assegnamento comprende tutte le spese e le gratificazioni stabilite per gli impiegati.

Quindi avviene che con un solo sandalo si cava la sabbia e le alghe del canale, nè si giunge mai ad una profondità che possa la corrente trasportarle, per cui l'interrimento ritorna più o meno a degradarlo. Intanto le paludi delle due estremità del porto interno crescono, e si rendono vieppiù mefitiche. E s'è voluto fissare l'epoca per eseguire la ristaurazione dei porti di Brindisi, cioè di 10 anni, quasichè si potesse eseguire con l'indicata somma di 20 mila ducati, nell'atto che si cercano, come vedremo, centododicimila ducati per cominciare semplicemente i due moli a venti piloni del novello porto di Gallipoli.

Se il silenzio del Consiglio provinciale, e della Direzione de' Ponti e Strade ha trascurato quella Cit-

tà ed i suoi porti, noi siamo sicuri che il nostro Benefico Monarca, ascoltando benignamente i nostri lai e le nostre umili rimostranze, imiterà l'esempio del suo Augusto Avo, di felicissima rimembranza, il quale alle suppliche di quella Città, ove nel 1774 e nel 1775 eran periti 447 individui, cioè l'undecima parte della sua popolazione, subito spedì Caravelli e Pigonati a liberarla dal mefitismo, ristaurando i porti che colle pestifere esalazioni estive ne infettavano l'aria. Quel Buon Re non attese a risparmio di danaro o di cure per dar nuova vita a quell'infelice paese; e benchè le operazioni che vi si fecero non furono ben dirette, nè durevoli, pur tutta volta qualche utilità recarono a quella popolazione che sarebbe perita senza quel soccorso provvisorio, e tornarono a vedersi nel porto interno legni da guerra, e navi mercantili di qualunque portata sino al 1806. Quando per l'invasione de' Francesi, dissipati i fondi assegnati dalla munificenza di Ferdinando I°. al mantenimento di quel porto, fu interamente trascurato col fatto, benchè vi si

1 Il Colonnello Vincenzo Tirone del Corpo del Genio dimorò in Brindisi per alcuni mesi, e presentò un piano di ristaurazione ignoto a noi ed alla Direzione de' Ponti e Strade.

mandasse abile ingegnere militare⁷ a rilevarne i guasti antichi e recenti, ed a proporre i mezzi, che, all'antica perfezione richiamando que' porti, assicurasse la vita degli abitanti, un punto di difesa marittima al Regno, un'agevolazione al commercio dell'Adriatico e delle Isole Jonie, e finalmente un porto militare alla marina che non ne possiede alcuno, nè sul Jonio, nè sull'Adriatico. Fece anche dippiù quel buon Re. Credendo assicurata l'opera del porto, cercò di accrescere la popolazione di quella Città con chiamarvi a grandi spese numerosa Colonia di Greci, de' quali pur giunse una parte in Brindisi, ma vi stette oziosa per pochi anni, e poi disparve⁸. Così le ottime intenzioni di quel monarca restarono imperfette e deluse, non per dolo o mala fede, ma per gli esecutori non pratici delle opere di mare, nè versati in faccende economiche non comuni e straordinarie. Lo stato delle scienze chimiche e fisiche di quel tempo non somministrava i mezzi necessarj per conoscere la terribile efficacia

⁸ In vece di agricoltori e di artefici si accolsero 300 Etolì, chiamati *Armatollini*, cioè briganti di terra e di mare, che non coltivarono nessun palmo della terra loro assegnata, nè esercitarono alcun'arte, ma ben divorarono i soccorsi pecuniarj loro somministrati per lo spazio di tre anni, e poi disparvero.

de' miasmi delle paludi , ed i metodi opportuni per eliminarli o neutralizzarli.

Caravelli , dotto matematico teoretico , e Pigonati Ingegnere militare recatisi in Brindisi nel 1776 descrissero lo stato infelice de' porti e della Città .

Nel porto interno vanno a scaricarsi le acque delle campagne superiori , ed in quei punti propriamente ove terminano le due braccia di mare che lo formano. Ivi eransi fatte due vaste paludi che riuscivano micidiali ne' calori estivi . Il porto interno comunicava coll' esterno con un canale di sì poca acqua , che appena permetteva alle più piccole barche di passarvi. Si colmò una delle paludi di cui sopra si è fatto parola , cioè quella della porta di Lecce , ma non seppero opporre alcun riparo alle terre , che le alluvioni trasportano nell' estremità de' porti , onde nuovi bassi fondi nell' uno e nell' altro braccio si andarono formando , con danni maggiori di quegli abitanti.

Vollero abbandonare l' antico canale di comunicazione tra i due porti senza darne alcuna ragione , e ne formarono uno nuovo assai più lungo , ed in direzione diversa dal primo , senza darne alcuna dimo-

strazione ⁹; anzi come rilevasi dalle carte pubblicate in istampa dal Pigonati, buona parte di quel canale cadde in direzione de' moli di Cesare, cioè su' bassi fondi dell' antica foce. Ed il nuovo canale, non fu aperto, nè regolato nella sua ampiezza da alcuna veduta marittima, che lo rendesse tale da ricacciare col riflusso nelle acque alte del porto esterno, quel materiale che il flusso vi avea introdotto ¹⁰.

⁹ Uno de' punti più interessanti a decidersi per la ristaurazione si è senza dubbio la direzione che si dovrebbe dare alla foce quasi tutta interrata; poichè è da presumersi che l' antica foce non era sicuramente nella direzione del nuovo canale, ma più tosto dell' antico, che sarebbe assai più corto ed in direzione obliqua, e forse più riparata dalle onde turbolenti. Questa questione non può esser decisa senza l'ajuto di istrutti navigatori, e d' idraulici e marini architetti.

¹⁰ Questo canale lungo 2752 palmi fu dalla parte del porto esteriore fino alla metà del canale istesso della larghezza di 200 palmi, e dal mezzo fin dentro il porto interiore fu largo 160 palmi. La sua profondità ad acque secche fu portata a palmi 19. Inoltre due moli di fabbrica, uno a dritta e l' altro a sinistra del canale istesso, furono sovrapposti alle sponde del detto canale, de' quali la larghezza fu di palmi 80, e la lunghezza di uno di essi chiamato S. Ferdinando di palmi 800, e l' altro detto Carolino ebbe la lunghezza di 560 palmi. Questo canale si fece nella direzione di Greco-Levante a Ponente-libeccio. Ninn'a ragione nautica, niuna dimostrazione matematica si adduce dal Pigonati nella sua opera per giustificare le dette operazioni, figlie dell' immaginazione e non del calcolo, ajutate dalle osservazioni e dall' esperienza.

Pare che contro le leggi idrauliche, e l'indole del flusso e del riflusso avesse Pigionati agito cangiando la direzione dalla foce, e costruendo il nuovo canale più largo della parte del porto esterno, e più stretto nel resto verso del porto interno. Imperciocchè, riguardo alla direzione della foce, l'antica non era colpita nè poco nè molto dall'unica traversia di Greco-Levante, che agita il porto esteriore, e riceveva le acque dalla corrente che scorre lungo il litorale, detto della Cala delle navi, nel quale non succedendo interrimento¹, pare che dovesse esserne esente anche il canale, che da quelle acque venisse animato, mentre ora riceve in parte l'urto diretto della traversia di Greco-Levante, ed in conseguenza le torbide delle tempeste.

L'aver fatto il canale largo più verso il flusso, e stretto verso il riflusso è poi certamente un errore idraulico e marittimo. Quest'operazione fa entrare colla forza del mare grande un amplissima colonna di acqua nel canale e nel porto interno, ed essendo il canale stretto verso questo porto ne fa uscire una minima; cioè le acque torbide entrate nel porto sono assai più copiose di quelle, che ne possono riuscire col riflusso, ed ecco l'interrimento.

Si lusingò ancora il Pigonati, che formando degli aloni a' lati del novello canale dalla parte del porto esteriore, ivi le alghe e le sabbie si sarebbero fermate senza entrare nel canale e dauneggiare il porto interiore. Tutte queste operazioni fatte a caso produssero effetti contrarj alle speranze; e si vide il canale, trascurato per pochi anni, interrato, cresciuti i bassi fondi da una parte e dall'altra dello stesso, e nuove e più estese paludi formarsi nelle due estremità del porto, a rovina della Città.

L' unica gloria che all' ingegnere Pigonati conviene è quella dell' economia colla quale sì grandiosi cavamenti, fabbriche e colmate furono formate, poichè tutto compreso non costarono più di 56578 ducati " .

Non è delle nostre cognizioni, nè questo è, il luogo di progettare i modi, onde si debbano ristaurare quei porti; solo diremo che quando fiorirono, il canale di comunicazione tra' medesimi era sì ampio, che occupava tutto lo spazio compreso tra' termini de' moli di Cesare scoperti da Pigonati, e designati nella sua carta; la profondità era sì grande, che Cesare dopo di

" Pigonati pag. 73. Memoria sul risprimento del Porto di Brindisi.

aver formati i suoi argini dall' una e dall'altra parte, dovè ricorrere all' espediente di situare dall' uno e l' altro lato due ordini di galleggianti, composti ciascheduno di 30 palmi, perchè la corrente 'era sì forte che trasportava qualunque corpo pesante che vi si gettava per chiuderla ¹².

Par quindi probabile che se in vece di fabbricare de' moli, e di colmare le paludi laterali di questi stessi, si fosse impiegata l' opera ed il danaro a rendere i bassi fondi innocui, ed a far più ampia e profonda la foce, conservandone l' antica direzione, com' è notata nelle carte del Pigonati, si sarebbe avuto nel riflusso una colonna di fluido assai più grande e potente, la quale avrebbe riportato fuori del porto interno quegli stessi materiali che il flusso vi avrebbe spinti, come accadeva al tempo di Cesare.

Che chè ne sia, il porto di Brindisi è necessario, ed utile al Regno, e ristaurato presenta tutt' i comodi che possono desiderarsi per avere un gran porto militare insieme ed assai idoneo al commercio.

I progetti in questo genere di lavori idraulici e marittimi non possono esser formati senza moltissi-

¹² Vedi Cesare ne' suoi *Commentarj*, Cap. De Bello Civili.

me osservazioni locali intorno alle correnti littorali e sottomarine, intorno alla loro direzione ed effetti sulle coste che rodono o accrescono, sulla posizione e natura delle colline e de' monti che le circondano, intorno alla forza del flusso e riflusso ed allo spirar de' venti, che modificano anche le mosse delle correnti sottomarine. Or questo genere di osservazioni indispensabili alla riuscita di qualunque impresa, non si può attendere se non da uomini istruiti al più alto segno delle matematiche pure ed applicate, come son certamente il Direttore e gli altri componenti il Consiglio di Ponti e Strade; ma esigono al tempo istesso che loro fosse familiare il mare e la navigazione teorica, poichè senza le marittime cognizioni i più dotti teoretici sarebbero al caso d'ingannarsi, e di profondere inutilmente il danaro dello Stato. Di questa verità ne conviene il Direttore Afan de Rivera nella sua circolare intorno alla costruzione de' porti, e ci facciamo un onore citandone gli accorti e saggi divisamenti.

Egli è vero che noi siamo accostumati a veder soventi fallite le nostre opere pubbliche e mai repressa l'impunità, che col fatto più de' medici godono tra di noi i progettisti e gli esecutori di tale o-

pere, onde facilmente azzardano cose ineseguibili, o mal calcolate. Ma sarebbe tempo ormai, e precisamente quando si tratta di opere grandiose e specialmente non dimostrate, che si limitasse tanta impunità con rendere responsabili i facitori de' progetti, ed i loro esecutori della riuscita, come ha saggiamente praticato il Governo Inglese col celebre architetto Brunel pel compimento del canale sotto il Tamigi, or che si vorrebbe compire a spese del Governo.

Ma torniamo al nostro proposito, e veggiamo quali funeste conseguenze ne veranno al Distretto, alla Provincia ed al Regno dall' abbandono della Città e de' porti di Brindisi. Abbandonandosi il porto di Brindisi la Città deve perire, perchè il porto interiore nelle sue due estremità, e l' ampia antica foce di comunicazione col porto esteriore diventano ogni giorno ampie e micidiali paludi, che distruggeranno in pochi anni interamente quella popolazione. Ed allora sarà anche perduto per sempre un famoso bagno in cui è stato convertito un Castello fabricato da Federico II, e si perderà quel gran forte di mare, che fu l' ultimo a rendersi alle armi vittoriose di Carlo III. tra tutte le fortezze del Regno. E quando occorresse di mandare una flottiglia, od un legno di alto bordo

nell' Adriatico non troverebbe un sicuro asilo nelle tempeste, nè un porto da svernarvi con sicurezza ¹³.

Abbandonati questi porti e questa Città, lo squallore, la desolazione e la morte sparse ed ac-

¹³ Avanti le feste di Natale uno schooner inglese ebbe la disgrazia di esser dalla tempesta e nel corso della notte gettato su de' scogli presso la Torre d'etta della Penna, a poca distanza e fuori del porto esteriore di Brindisi. Apertasi la poppa, l'equipaggio sarebbe tutto perito, perchè i cavalloni non permettevano di gettarsi a nuoto e giungere a terra. Tre marinai di Brindisi ebbero il coraggio di gettarsi in mare, ed un solo fra questi ebbe la forza e la fortuna di resistere all'impeto de' cavalloni in mezzo agli scogli, e di prendere il capo di una fune, che gettarono in mare i naufraghi disperati, i quali con questo soccorso furono salvati. Continuò la tempesta nel dì di Natale e ne' seguenti giorni, ed immediatamente si videro 40 e più legni di diverse nazioni rifugiati nel porto di Brindisi a ristorarsi i sofferti danni, ed a provvedersi del bisognevole.

Questi fatti avvenuti sotto gli occhi di tutto il mondo, non dimostrano l'interesse che si deve prendere per la Città e porti di Brindisi? L'umanità in generale, e gl'interessi del Regno non ci rampogneranno eternamente della distruzione, cui andrà incontro quella Città, e dell'abbandono da cui è minacciato quel porto, unico rifugio de' naviganti nelle tempeste dell' Adriatico?

In quel porto svernò la flotta Russa nella guerra, che a sostegno de' Greci fece Caterina II. a' Turchi: in quel porto svernò il vascello il Generoso fuggito dalla celebre battaglia di Aboukir; e nel porto interno noi vedemmo le fregate di Ferdinando dopo l'apertura della foce.

cresciute nel territorio di Brindisi, comunicheranno più da vicino a' paesi di quel Distretto il melfitismo con maggior energia di quel che ora facciano, ed in conseguenza la terza parte della provincia di Lecce diventerà pienamente deserta, ed inutile alla stessa ed al Regno. Se il Consiglio Provinciale di Lecce avesse riflettuto a' veri e grandi interessi della provincia e del Regno, in vece di proporre, come opera pubblica provinciale da preferirsi a tutte le altre l'edificazione di un porto in Gallipoli, avrebbe senza dubbio proposto la ristaurazione de' porti di Brindisi, perchè di somma urgenza e di somma utilità. A discarico poi della Direzione de' Ponti e Strade, la quale prendendo cura di tutt'i porti del Regno avrebbe dovuto supplire co' suoi lumi all'imperizia degli amministratori provinciali, gioverà confessare che non ebbe mai ordine di classificare, come gioverebbe, secondo l'urgenza e la maggiore o minore utilità, le opere pubbliche da intraprendersi nelle provincie del nostro Regno. E benchè l'Ispettore de' porti dell'Adriatico avesse conosciuto col suo ingegno la necessità di tale classificazione, e l'avesse proposta, non fu mai fatta per le ragioni di sopra addotte. Quindi consultata sulla petizione de' Galli-

polini si restrinse a presentare il progetto del nuovo porto da costruirsi, senza parlare di Brindisi. Forse anche quella Direzione e quel Consiglio non ebbe mai presenti le vere circostanze, i pregi ed i guasti de' porti di Brindisi; e sorpresa da disegni inesatti, da scandagli negativi, dall'esagerazione di un mefitismo incurabile per delle sorgenti che non hanno scolo al mare, ha condannato all'oblio ed alla distruzione quella Città, che non potrebbe esser restaurata con i suoi porti, secondo han detto, senza l'enorme spesa di 540 mila ducati. Il timore poi di dimorare in aria mefitica, ed i lavori di semplice cavamento sotto acqua, senza casse, senza fabbriche, senza moli non allettano alcuno, perchè la morte dispiace a chiunque, ed ogni architetto desidera d'impiegare la sua mano in opere visibili e non occulte sotto le onde. Trasportato poi l'autore del nuovo sistema intorno alla costruzione de' porti dal suo progetto, ne impose al Consiglio, e lo trasse nel suo sentimento, senza far alcun paragone con gli altri porti e città di quella Provincia, e particolarmente con quello di Brindisi.

Per persuadersi che tanto il Direttore che l'Ispettore ed il Consiglio de' Ponti e Strade, siano stati realmente sorpresi da inesatte e false relazioni intorno

a Brindisi , basterà dare un'occhiata al disegno de' porti di Brindisi pubblicato dall' Ispettor Generale nella sua erudita opera intorno al miglior sistema di costruzione de' porti ; poichè in questo disegno non solo si è mancato di disegnarvi le tre secche, una di Bardet presso del Forte , e le altre due che sono nel centro di detto porto esteriore ; non solo si è fatta più piccola del Forte l' isoletta chiamata del Lazzaretto , ma si è mancato ancora di dare alle spiagge di quel porto quella incurvatura che hanno specialmente nella Cala delle Fontanelle, così detta , e delle Navi . Inoltre s'è mancato interamente di disegnarvi quel molo naturale e senza trafori , o sia quella speciosa catena di scogli che sotto il nome delle Petagne , la natura ha costruiti per difenderlo da ogni altra traversia, meno che quella del Greco-Levante , la quale quasi perpendicolare alla novella foce di que' porti non può ferire , e non ferisce direttamente la Cala delle Fontanelle, onde i flutti respinti dall' isola del Lazzaretto e del Forte , e refratti dalle tre secche di sopra enunciate assai obliquamente, e smortiti giungendovi, non possono agitarla tanto da portare a naufragio le barche che vi dimorano. Tante è ciò vero che ne' tempi avanti la ristaurazione del porto , e ne' tempi a noi

più vicini dal 1815 al 1827, la maggior parte de' legni mercantili che vi trafficavano, non potendo entrare nel porto interiore, in quello esteriore fecero la loro stazione ed il loro caricamento; nè alcuno di essi vi perì, o dovè fuggire per non perdersi, come avviene nella spiaggia di Gallipoli ed in tutt' i nostri porti dell' Adriatico.

Nè siamo lontani dal sospettare che gli scandagli circa la profondità di que' porti siano stati presi con molta leggerezza; poichè veggiamo che trattandosi di questa profondità se ne parla nelle carte della Direzione con termini negativi, che ci lasciano nell' incertezza della vera. » In esso (parlando del porto » esteriore) si dice, la minore profondità è di 27 palmi. Tutto il fondo del seno dietro l' isola che costituisce il porto esteriore ha una profondità maggiore di palmi 27 «. Ma quando si parlasse di ristaurare un porto, non si dovrebbe parlare di profondità maggiori o minori di una data misura, ma dirne le vere e reali, dalle quali il merito e valore de' porti possa conoscersi dagli uomini dell' arte. Secondo l' esattissima pianta, e gli scandagli fatti dagli ingegneri geografi napoletani nel 1819, il porto interno di Brindisi nel braccio verso la porta di Lecce ha 7, 12, 15 $\frac{1}{2}$ 6, 9, 4 $\frac{1}{2}$

piedi di Parigi di profondità; e nel braccio verso il Castello ha 13, 22 $\frac{1}{2}$ 31, 27 $\frac{1}{2}$ 26 $\frac{1}{2}$, 30, 10, 8. $\frac{1}{2}$ e fin 49 $\frac{1}{2}$ piedi di profondità (quest' ultima sotto il Castello). Il canale di comunicazione col porto esterno ha 7 piedi di profondità. Nel porto esterno il mare è profondo per ogni vascello. Parimenti si asserisce che il braccio della sinistra (parlandosi del porto interiore) abbia una profondità maggiore di palmi 26, mentre Pigonati gliene dava 50. Riconoscendo poi che la foce di que' porti sia stata dalla mano dell' uomo interrita, si prende lo spazio occupato da questa foce, quanto è largo da una collina all' altra, e si dice che sia di 1800 palmi in circa, e si propone che non sia difficile di aprire una comunicazione abbastanza profonda per un banco di 1800 palmi di larghezza ¹⁴.

¹⁴ Del rimanente il Direttore de' Ponti e Strade parla di Brindisi con quella sagacia e saviezza che lo distingue, come dal seguente articolo della sua opera può ravvisarsi pag. 164 e 265. « Verso l' estremità della costa dell' Adriatico la natura ha formato lo spazioso porto di Brindisi. Tra i due Copi Cavallo e Penna, s' inoltra nell' interno un profondo seno, la cui bocca rivolta a Ponente è difesa in parte dalle isole Petagne e da quella del Lazzaretto. Il canale tra l' isola del Lazzaretto e la costa a sinistra è angusto ed ha in alcuni

Or tutte queste leggerezze e difetti debbono ripetersi dal timore di dimorar lungamente in un aria malsana, ed in un paese malsano, che non presenta que' comodi della ricca e prosperosa Gallipoli. Quindi si esagera immensamente l'ampiezza da darsi a quella foce, e basando poi su questa larghezza i loro calcoli, trovano, come sopra s'è riferito, esser necessaria la spesa di 540 mila ducati per la ristaurazione de' porti

» siti la profondità di 10 palmi. L'altro canale molto più ampio su la
 » dritta ha nel mezzo una secca, ma in esso la minor profondità è di
 » 27 palmi. Tutto il fondo del seno dietro l'isola che costituisce il por-
 » to esterno, ha una profondità maggiore di palmi 27. Nel fondo del
 » porto esiste un banco di sabbia della larghezza di 1800 palmi inerea
 » che impedisce l'ingresso al porto interno che forma due lunghe brac-
 » cia, che bagnano le mura della città. Il braccio della sinistra ha una
 » profondità maggiore di palmi 26. »

» Pare che non possa mettersi in dubbio che sia stato ostruito dal-
 » la mano dell'uomo quel canale comunicante tra i due porti e che in
 » esso si sia formato quel banco per le arene che ha sospinto il mare
 » contro l'ostacolo frapposto — Comunque sia non è difficile aprire una
 » comunicazione abbastanza profonda per un banco di palmi 1800 di
 » larghezza. In tempo degli Angioini fu aperto un canale che obliqua-
 » mente lo attraversava. Rimasto in abbandono questo canale erasi
 » colmato coll'andar del tempo, allorchè nel 1778 il Re Ferdinando
 » fece aprire un nuovo canale che attraversava perpendicolarmente il
 » banco. Intanto gli argini di fabbrica che sostenevano le sponde del ca-

di Brindisi comprese le spese di ristauro da farsi nelle due estremità del porto interiore, e ne' due torrenti chiamati fiume grande e fiume piccolo, quale spesa atterrisce il Governo non che la Provincia dall' intraprenderla. Ma se si riflette, che la vera foce del porto di Brindisi non fu mai di 1800 palmi di larghezza, e che debba esserla, ma minore forse di due terzi in circa, l'enormità della spesa scomparirà.

Fortunatamente le carte topografiche pubblicate in

» nale non essendo stati solidamente fondati, cominciarono a crollare,
 » ed essendosi di nuovo colmato il canale, è cessata la comunicazione
 » col porto interno anche pe' più piccioli bastimenti.

» Non essendo il porto esterno abbastanza sicuro, quando spirano
 » i venti della traversia, è della maggiore importanza di riaprire con
 » miglior accorgimento il canale per dar passaggio anche alle fregate.

» Indipendentemente dalla sicurezza che avrebbero i bastimenti nel
 » ricoverarsi nel porto interno, con la massima facilità si possono im-
 » barcare e sbarcare le merci presso alle mura della città. Quando fiori-
 » va l' impero Romano questo porto formava uno de' principali stabili-
 » menti marittimi per le spedizioni nell' Asia, ed a tale oggetto si disten-
 » deva da Roma a Brindisi una strada consolare. Esso può anche ora riu-
 » scire utilissimo ad estendere il nostro commercio, ed a richiamarvi un
 » attivo traffico, qualora i legni mercantili vi trovassero piena sicurezza.

Questi stessi pregi de' porti e città di Brindisi sono anche maestrevolmente ed in succinto descritti da S. E. Il Marchese di Pietracatella nella sua erudita opera *Itinerario da Napoli a Lecce.* »

tempo non sospetto dal Pigonati, mostrano, che la vera foce di que' porti a tempo di Cesare era rinchiusa tra le due estremità de' moli dal Dittatore ivi formati, la quale non presenta maggior larghezza di 600 palmi in circa. Qual foce si mantenne libera e franca sino ai tempi di Giovanni Antonio Orsini del Balzo Principe di Taranto, il quale la rendette impraticabile all' armata Veneziana con affondarvi nel principio di essa una nave carica di sassi, come riferisce il celebre Antonio Galateo. Or se quella foce si mantenne da' tempi di Cesare sì profonda, che nel secolo XV^o. si dovè chiudere con una nave carica di sassi, onde renderla impraticabile ai legni da guerra di que' tempi, potremo ben contentarci della ampiezza di 600 palmi per ristaurare que' porti, e conservarne la profondità per molti secoli, ove questa sia determinata dagli uomini dell' arte, e dietro osservazioni locali, le quali ci possano far conoscere a quale profondità una colonna d' acqua ampia 600 palmi sia capace di riportare fuori del canale que' materiali che il flusso v' introduce, e radere il fondo arenoso di detta foce. Il signor Fazio ci assicura, che il flusso e riflusso nel canale, che dall' Oceano porta le acqua al Texel muove le sabbie a 30 palmi di profondità (abbenchè in

altro luogo per sostenere la sua novella teoria pretende di dimostrare coll' autorità di Montanari e Belidoro, che la calma nelle acque del mare in tempesta si abbia da 15 a 20, o 25, palmi di profondità). Il Direttore poi de' Ponti e Strade è contento di dare al novello porto di Gallipoli una foce di 200 palmi senza temere l' interrimento. Una foce tripla dovrebbe sembrar sufficiente ad ottenere l' istesso intento in Brindisi. Pigonati asserisce che il flusso innalza le acque ne' porti di Brindisi a due piedi di altezza. Con questi dati e con novelle osservazioni da farsi, non da architetti terrestri ma da istruiti uomini di mare, e da ingegneri idraulici non prevenuti nè parziali, che non sono stati mai consultati nè intorno a quel porto, nè agli altri, si potrebbero fissare le convenienti dimensioni della foce suddetta, ed anche della direzione, che dovrebbe avere: imperocchè dalle carte di Pigonati e da quelle dell' Ispettore de' porti dell' Adriatico egualmente si rileva, che l' antica foce era men lunga ed in una direzione diversa dalla presente; ed avendo questa superato, un periodo di 1500 anni, come abbiamo provato pare che debba essere alla presente, che è più esposta alla traversia di Greco-Levante, preferita.

Fissata con intelligenza la direzione della foce e le vere sue dimensioni, due cose possono avvenire, cioè, o che si debba allargare sino a 600 palmi il canale attuale, o che si debba riprendere l'antico, il quale verrebbe più inclinato al Nord e men lungo. Non essendo possibile su dati incerti di fare un ragionato progetto, noi non intraprenderemo di dimostrare quale spesa occorrerebbe per la piena ristorazione de' porti di Brindisi; ma solo ci contenteremo di ripetere, che le opere molteplici ed il canale cavato vi da Pigonati non costò al Governo se non 56 mila ducati tutto compreso. Che forse questa somma, o anche il doppio di essa potrà ragionevolmente bastare alla perfetta ristorazione di quel porto in tutte le sue parti. E quando questa fosse necessaria, o vi si richiedesse una maggiore di poco, la certezza della riuscita, i vantaggi della Provincia e del Regno, dirò ancora il decoro del Governo, danno la preferenza al porto di Brindisi sopra quello di Gallipoli.

Ci si obietterà certamente la spesa del mantenimento, assumendo, che senza moli traforati debba succedere qualche interrimento. Ma se questo non avviene nel porto esteriore, potrebbe parimenti non aver luogo nel porto interiore, come non avvenne si-

no ai tempi di Cesare, e da quest'epoca sino a quella di Giovanni Antonio Orsini Principe di Taranto; perchè si suppone ne' calcoli di sopra esposti, doversi aprire la foce, come era allora ampia per 600 palmi. Ma conceduto che qualche piccolo interrimento avvenisse, la spesa annuale sarebbe piccola, e, non da valutarsi a fronte di quelle de' moli traforati nella loro estensione ed elevazione, perchè edificati su di una spiaggia tempestosa, e fortemente agitata da marosi straordinarj. Un pilone che si rompe, un arco che si fende, apporta la spesa di molte e molte migliaia.

Il molo di Pozzuoli era rovinato in tempo di Adriano, e lo è stato dopo e da più secoli, non ostante le gigantesche dimensioni di alcuni suoi piloni, e la forza della sua costruzione.

È noto che si cerca di far credere che il mefitismo non possa mai togliersi da Brindisi, perchè vi esisteva a' tempi di Cesare. Ma prescindendo che Cesare non solo si lagnava dell' Aria di Brindisi, ma ben anche di tutta la Puglia *gravis aer per Apuliam circumque Brundisium exercitum valetudine tentaverat*, si rifletta che la conquista de' Romani e la guerra di Pirro, di Annibale, e la Sociale già avevano deva-

stato quella Provincia, e che non essendovi laghi di qualche considerazione in tutto quel territorio, ma piccioli stagni precarj e variabili, effetto unico della non coltivazione, è chiaro, che tornerebbe ad esser salubre l'aria di quella Città, se una completa ristaurazione avesse luogo e vi crescesse la popolazione, che manterrebbe salubri le campagne coltivandole.

Si è voluto dire che il territorio di Brindisi è ingombro di sorgive. Ma ove sono queste sorgive? Le fontane dentro Brindisi, e ne' contorni appartengono e derivano da antichi serbatoj, che danno le acque a sotterranei condotti pe' quali scorrono, e giungono in varj punti della Città e della adiacente campagna; de'quali serbatoj uno è scoperto e visibile, e si chiama Pozzo di Vito, intorno a cui potrà leggersi l'opuscolo intitolato — Economia delle acque da ristabilirsi nel Regno di Napoli.

Egli è vero che i torrenti tra Egnazia e Brindisi, come quelli tra Brindisi e Valeso gettano con larghe foci le loro acque in quelle spiagge, e nel porto interiore ed esteriore di Brindisi, ed essendo il loro sbocco chiuso dalle sabbie del mare impaludano e generano del mefitismo in quasi tutto quel Distretto.

Ma non si è compreso il segreto di quelle foci le quali in tutti que' torrenti sono sì ampie, che formano dei bacini da contenere immensa quantità di pescagione, ove avessero la loro comunicazione libera col mare, come l'ebbero nella costruzione. Nella foce del così detto fiume grande vi è tanta ampiezza che vi si fa la caccia delle follaghe con 12 e più barchette, e questo, come quello che dicesi fiume piccolo, somministrano ancor del pesce, e danno per affitto qualche rendita al loro antico proprietario, cioè alla Badia di S. Andrea in Insula.

Queste riflessioni vengono pienamente confermate dal giudizioso rapporto del commendevole Direttore de' Ponti e Strade nella sua opera » Rapporto generale su la situazione delle Strade nel Regno pag. 171 e 172.

Da quanto si è finora esposto resta dimostrato che la Città di Brindisi è l'unico punto abitato sopra una costa di 90 miglia di lunghezza desolata ed incolta, ma feracissima, che i suoi porti accessibili ad ogni vento, difesi dalla traversia, e da qualunque attacco nemico siano militari nel tempo istesso ed attissimi al commercio; e che il punto migliore per venire da Corfù, dalla Grecia, dall'Oriente sia il por-

to di Brindisi, come ancora per andare a Trieste, ad Ancona e Venezia, che sono i paesi più commercianti dell'Adriatico, e nel Levante ancora.

Il progetto per il porto di Gallipoli richiede poi 120 mila ducati per i piloni, archi e panconate, ideate dall'autore del medesimo, ma lascia in bianco: 1.^a la spesa della puzzolana, indispensabile per le fabbriche a getto in seno delle onde: 2.^a la spesa de' periti artefici che dovrebbero da Napoli recarsi in Gallipoli, ed eseguire i difficili lavori di casse, e di fabbriche a getto in una spiaggia tempestosa: 3.^a le spese impreviste, le quali possono rendersi assai considerevoli trattandosi di opere in un mare burascoso, qual'è il Jonio, e specialmente nella spiaggia di Gallipoli.

In vista di queste poche riflessioni, come si ha il coraggio di proporre un nuovo porto in Gallipoli a spese dell'intera provincia, trascurando de' porti naturali e magnifici, la di cui restaurazione è facile, sicura, indubitata; e che sarebbe utilissima alla vita di molte popolazioni, al commercio non dell'olio solo, ma di tutte le nostre derrate, e di gloria al Sovrano che felicemente ci governa?

Si crede di giustificare la costruzione di un por-

to in Gallipoli col dirsi esser quella Città l'emporeo del commercio dell' olio ; ed in conseguenza togliendo i pericoli , che le navi mercantili ' corrono sulla spiaggia , si crede che crescerà il nostro attivo commercio dell' olio con vantaggio della Provincia e del Regno.

Ma se si vada analizzando questo specioso argomento si troverà dettato dall' immaginazione , e smentito da solide ed irrefragabili osservazioni.

Il nostro commercio dell' olio nella Provincia di Lecce si fa in gran parte nella piazza di Gallipoli , ma si fa ancora in buona parte in Brindisi ed in Taranto , come ne conviene il Direttore de' Ponti e Strade , e si fa ancora in S. Cataldo ed anche in Otranto ; poichè i paesi oleiferi là portano il loro olio , ove l' imbarco il richiama , e preferiscono i luoghi vicini a' lontani. Così si vede , che l' olio di Ostuni , Carosigno , Ceglie , S. Vito , Serranova , Mesagne , S. Pier Vernotico , e di altri paesi anche del Distretto di Lecce a Brindisi e non altrove si porta . Massafra , le Grottaglie , Fasano , e gli altri paesi del Distretto di Taranto lo portano a Taranto , e quella parte del Distretto di Lecce più vicina a Gallipoli in questa Città trasporta il suo olio , che non imbarca in S. Ca-

taldo. Gallipoli adunque non solo aduna la quantità di olio del suo distretto, ma anche, come si è detto, una porzione dell'olio che danno i Distretti di Lecce e di Otranto ed il Circondario di Nardò. Se noi costringeremo gli abitanti de' Distretti di Taranto e Brindisi ec. ec. a portare il loro olio unicamente in Gallipoli, non potrà sensibilmente crescere la quantità di olio che si è imbarcata sinora da quella Città, poichè quasi tutta la regione che tra Gallipoli, Lecce ed Otranto termina al Capo di Lecce è popolatissima, e divisa in piccoli e frequenti paesi, non può accrescere sensibilmente le sue coltivazioni più di quello che or sono. Ed è ciò tanto vero, che come abbiamo accennato, delle torme di contadini da quella regione in ogni anno partono per trovar da lavorare nelle campagne del Distretto di Brindisi e di Taranto, e talvolta giungono sino alla Capitanata. Se dunque le coltivazioni dell'olio non possono aumentarsi in quella regione, come potrà sensibilmente crescere il commercio dell'olio in quella Città? Distruggiamo Taranto, distruggiamo Brindisi, ed allora la dura necessità forse farà crescere il commercio dell'olio in Gallipoli. Ma l'effetto naturale di questa barbara misura sarebbe piuttosto l'abbandono de-

gli oliveti ne' distretti medesimi, e non l'aumento del commercio oleario.

È però da osservarsi che uomini d'ingegno e di dottrina forniti, con le sonore parole di attivare il commercio, di render florido quello dell'olio in Gallipoli illudono se stessi su di una derrata la quale non è, nè sarà mai più quella preziosa spugna d'oro che n'arricchiva. Quando eravamo quasi soli a somministrare immense quantità di olio a quasi tutte le nazioni d'Europa, a cominciare dallo stato Papale, che mancava di oliveti, ed alla Francia istessa, che pur in Provenza ne aveva molti; quando a gara si affollavano ne' nostri porti e nelle nostre spiagge gli Inglesi, i Genovesi, i Francesi e gli Olandesi a caricarsi dell'olio nostro, che impiegavano per cibo, per lumi, nelle fabbriche di panni e del sapone, allora forse era tempo di pensare a' modi di attivare nel Regno il commercio dell'olio, e questa derrata, benchè fosse gravata di un dazio sull'estrazione di 72 carlini a soma, avea quasi sempre un prezzo almen di un terzo maggiore dell'attuale. Ora che il Governo ha dovuto ribassare il dazio nella estrazione, ora che le richieste degli esteri sono in gran parte mancate, e non può sperarsene il ri-

tornò, si cerca a grandi spese di aumentare il commercio dell'olio? Chi tra colti uomini del mondo ignora, che le nazioni estere le quali da noi dipendevano per la provvista di questa derrata, ingegnosamente han cercato di fornirsene con diversi altri mezzi? Il colsat, il sesamo, la noce, i vinacciuoli, il lentisco co' loro semi danno l'olio in tutte quelle regioni, ove non può vivere l'olivo. Roma ha già degli olivetì nella Sabina, nel Lazio e nelle Marche, e prosiegue a piantarne. Le Isole Joniche e la Grecia fanno lo stesso, e le coste d'Africa ancor esse in Tunisi, Tripoli ed altri luoghi hanno numerose coltivazioni di olivi. Il gas idrogeno nelle grandi capitali di Europa già da molto tempo supplisce al bisogno dell'olio. Al sapone non è più necessario l'olio dell'olivo, e si confeziona egualmente bene con l'olio de' citati semi, ed anche col grasso ed olio animale.

Sicchè, essendosi assai ristretto in tutta l'Europa l'uso del nostro olio, invano spereremo di smaltirne quella prodigiosa quantità che trent'anni indietro se n'estraeva. E sarebbe condotta più tosto lodevole di limitare le nostre coltivazioni d'olivo, ed impiegare le nostre terre, come han fatto gli stranieri,

a ciò che manca alla nostra sussistenza , ed al nostro comodo , che pensare ad attivare un commercio già decaduto , e che non potrà mai più risorgere alla pristina floridezza. Il prezzo degli olii è tale nel Regno , che tutt'i proprietarj di oliveti a ragione si dolgono della poca rendita de' medesimi , quando si abbia la fortuna di venderlo. E per attivare siffatto commercio sarà mai prudenza di azzardare più centinaia di migliaia di ducati in una spiaggia tempestosa più dello stesso Adriatico ?

Se i ricchi Gallipolini vogliono un porto mercantile e sicuro dalle tempeste , lo abbiano pure , se potrà riuscire ; ma imitar dovrebbero l' esempio di Catania, che ha cercato un porto e l' avrà a sue spese . Non ha dritto quella città di pretendere , che il peculio della provincia sia impiegato alla costruzione di un' opera la quale non è assolutamente necessaria ed urgente, nè capace di recare grande utilità alla Provincia o al Regno ; nell' atto che sarebbe trascurare per molti anni le più celebri Città della stessa Provincia, quali sono senza dubbio Briudisi , Taranto ed Otranto , più o meno attaccate dal mefitismo delle paludi , dovendo la vita degli abitanti essere a

cuore de' Governatori più che la maggior ricchezza delle prospere città.

L'intelligenza e l'ingenuità non ordinaria del Sig. Colonnello Afan de' Rivera ci assicura che egli riconoscerà la forza ed il merito di queste riflessioni, e non disconverrà del proposto.

Dalle molte cose fin qui esposte, la Città di Brindisi rassegna a' piedi del Trono le sue suppliche umilissime, perchè nulla s'intraprenda a spese della cassa provinciale se pria non siasi eliminato il mefitismo da Brindisi e suoi contorni, nonchè da Otranto e Tarranto. Che per eseguirsi questa prima operazione urgentissima, ed utilissima alla provincia ed al Regno, i fondi comuni della stessa provincia non siano impiegati nè in strade traverse, ossia provinciali, nè in altre opere di lusso, o di non immediata necessità. Che i fondi detti di beneficenza pubblica di tutte le provincie, chiamati a rassegna una volta e riuniti, siano destinati a combattere in ogni provincia ed in tutto il Regno il mefitismo delle paludi colla bonifica delle terre mal sane, e colla ripopolazione delle nostre antiche città, ora nido di belve e di rettili. Il titolo di pubblica beneficenza giustifica abbastanza l'uso di que' fondi, che si propongono. Che

uomini di mare e colti navigatori uniti ad ingegneri idraulici non prevenuti, nè parziali, esaminino i guasti del porto di Brindisi, e le coste infette dal mefitismo di quella Provincia, compresa la spiaggia, ed il progetto del novello porto che si vuol fare in Gallipoli; che riferiscano le restaurazioni da farsi, coll'ordine corrispondente alla loro urgenza, ed alla loro utilità, perchè poi la M. S. che segue le tracce de' suoi Augusti antenati, riunendo il vigore, la fermezza ed i lumi del Gran Federico II. nostro Re, nel lungo Regno cui il Cielo l'ha destinata, possa ottenere la gloria immortale che meritò nel passato secolo Federico II. Re di Prussia, che seppe creare nella Slesia, e nelle altre provincie de' suoi domini 300 paesi novelli, che fecero il lustro, la forza e la prosperità de' suoi Stati.

La Città di Brindisi non invidia a Gallipoli un porto, nè si oppone alla costruzione di esso, ma reclama la giustizia del Governo a suo favore ed a favore del suo Distretto. Oppressa dal mefitismo con la maggior parte de' suoi paesi limitrofi, è minacciata dell'ultima rovina, se non si accorre alla restaurazione de' suoi porti e delle spiagge infette. Ha pagato e paga tuttavia quel Distretto la somma an-

nuale di 15743,10 duc. per due imposizioni , una che si preleva insieme colla fondiaria sotto la rubrica grana 9 per spese provinciali , l'altra che si preleva su dazj di consumo , e sulle gabelle della Città e paesi.

La somma di questo contributo dal 1813 in qua è enorme , come ognun comprende ; e questa è stata spesa e consumata senza il menomo vantaggio di quel Distretto e di quella Città , non solo trascurata ma vessata con ingiustizia rovinosa al medesimo Distretto ed alla provincia ; poichè non solo si è abbandonata quella parte di Via Appia , che da Egnazia conduceva a Brindisi , e se ne vuol fare una sulle colline di Ostuni e S.Vito , ma non si è ancor fatta la strada tra Lecce e Brindisi , per la quale nel 1813 si tassarono volontariamente i negozianti di Brindisi di grana venti a soma nell'estrazione dell'olio . Il danaro si è esatto a contare da quell'epoca ; la strada non si è cominciata che a maggio p.p., e soli due ponti sopra due canali si sono fatti , l'importo de' quali in 8 mila ducati pur si quistiona se debba andare a carico della cassa provinciale , o pure del dazio volontario di due carlini nella estrazione d' ogni salma di olio , che si percepisce dal ricevitore distrettuale , ed è versato nella Real Tesoreria , mentre la strada tra Gallipoli e Lecce è stata costruita a spese della cassa provinciale.

Con tanta trascuratezza sono stati quella città e que' porti sinora malmenati, che sembra deciso l'abbandono, e la distruzione di quel paese nella testa de' progettisti, come se il Governo per compiacere a' strani loro progetti e tentativi dovesse placidamente tollerare, che sia distrutta una celebre ed antichissima città, che sian perduti una fortezza marittima, un bagno di servi di pena, e rinunciare a più di 100 mila ducati annui, che nella sua desolazione Brindisi contribuisce al Tesoro Reale; mentre migliorata e ripopolata potrebbe darne tre a quattro cento mila, attesa la grandezza ed estensione del suo territorio, quanto fertile altrettanto inculto ed inselvatichito.

Avendo contribuito la Città e Distretto di Brindisi enorme somma alle opere pubbliche di quella Provincia è nel dritto di esserne compensata col ristauramento de' suoi porti e delle sue campagne a spese della stessa Provincia; e quando ciò si esegua in due o tre anni sarà salvata la Città, saranno distrutte le paludi della costa, e ridata la salubrità a tutto quel Distretto, operazioni che senza gravi danni della provincia e dell'Esercizio non si possono più trascurare, e che sono reclamate dalla giustizia e dalla umanità, e dall'interesse generale del Regno.

Abbia Gallipoli come Catania il suo porto,